

ളിൽ സ്ത്രീകൾക്ക് ഇന്റുതന്ന നിയമപ്രകാരമുള്ള പരിരക്ഷയെല്ലാമുണ്ട്. കൂടുതൽ പരിരക്ഷ ആവശ്യമുള്ള കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രത്യേകിച്ച് പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. ഇന്റുതന്ന പരിരക്ഷ അവർക്ക് നിലവിലുണ്ട്. എവിടെയാണോ അത് ഉല്ലാതത് അവിടെ ഇടപെടാനും അതിനെതിരെ നടപടിയെടുക്കാനും കഴിയും.

ശ്രീ. സി.പി.ബാലൻ വൈദ്യർ : വനിതാ വ്യവസായത്തിനു കൊടുക്കുന്ന സഹായത്തെപ്പറ്റിയെല്ലാം ബഹു : മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. എത്ര തുപവരെ ലോൺ കൊടുക്കാൻ ഇന്ന് നടപടികൾ അനുവദിക്കുന്നുണ്ട്; ഇങ്ങനെ കൊടുക്കുന്ന ലോൺ ഉപയോഗിച്ചുണ്ടാക്കുന്ന വ്യാവസായികോൽപന്നങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി മാർക്കറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടുകളും മറ്റ് സഹായങ്ങളും സാങ്കേതിക സഹായങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ, ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് കൊടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേകം മുൻകൈയെടുക്കുമോ?

ശ്രീമതി സുശീലാ ഗോപാലൻ : ഇപ്പോൾ തന്നെ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടുകളൊക്കെ ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടുവന്നാൽ അത് പരിശോധിക്കുന്നതിനും തിരുത്തിക്കൊടുക്കുന്നതിനും സംവിധാനങ്ങളുണ്ട്. കൂടുതലായി ഓഫീസുകളുടെ നമ്പർ വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ നമുക്ക് അവിടെനിന്ന് ആവശ്യമായ രീതിയിൽ സഹായം കൊടുക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ഇപ്പോൾത്തന്നെ സ്ത്രീകൾക്ക് ആവശ്യമായ പ്രോജക്ടുകൾ പരിശോധിക്കുകയും തിരുത്തിക്കൊടുക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് സഹായങ്ങൾ ചെയ്യുന്നത്. പ്രോജക്ട് അനുസരിച്ചാണ് എത്ര തുക കൊടുക്കണമെന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത്. പ്രോജക്ടിന്റെ വലിപ്പം അനുസരിച്ച് അതിനാവശ്യമായ സഹായം നൽകുന്നതാണ്.

റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗ്

3 (* 93) ശ്രീ. ജി.സുധാകരൻ :

ശ്രീ. പി.രാഘവൻ :

ശ്രീ. പി.സി.ജോജ്ജ് :

ശ്രീ. എം.വി.ജയാജൻ :

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗ് ഇപ്പോൾ ഏത് ഘട്ടം വരെയായി എന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ബി) പൊതുമാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള എല്ലാ റോഡുകളിലും റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗ് നടത്താൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇതിനായി എന്തെല്ലാം നടപടി സ്വീകരിച്ചുവെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(സി) സംസ്ഥാനത്തിനാവശ്യമായ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാർ ഇപ്പോൾ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ എപ്രകാരമെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗ് ഇപ്പോൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനാണ് ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഇ) സെമിയൻസ് ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റ് ജോലികളാരംഭിച്ചുവോ; എങ്കിൽ ഏതൊക്കെ മേഖലകളിലാണ് ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(എഫ്) റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഈ പദ്ധതിക്ക് എന്തെങ്കിലും സഹായങ്ങൾ നൽകിവരുന്നുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ജി) സംസ്ഥാനത്തെ ഹൈവേകളും പ്രധാന ജില്ലാ റോഡുകളും കുഴികളടച്ച് വൃത്തിയാക്കുന്ന പണിയുടെ പുരോഗതി വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ്) :

(എ.ബി.സി & ഡി) റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ആവശ്യപ്രകാരം കൊച്ചി റിഫൈനറിയിൽ ഒരു യൂണിറ്റ് സ്ഥാപിച്ചു. 1998 സെപ്റ്റംബർ മാസം മുതൽ 766 എം.ടി. റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉത്പാദിപ്പിച്ചു. ഇതിൽ 133 എം.റ്റി. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ എറണാകുളം ഡിവിഷനിൽ ഉപയോഗിച്ചു. ഇപ്പോൾ സ്റ്റോക്കിൽ ലഭ്യമായ 548 എം.റ്റി. കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട, കോട്ടയം, ആലപ്പുഴ എന്നീ ജില്ലകളിലേക്ക് അലോട്ട് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ നിരന്തരമായി ഉത്പാദിപ്പിച്ച് സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് നൽകുന്നതിന് ഡീലർമാരായ ഇൻഡ്യൻ ഓയിൽ കോർപ്പറേഷനോടും നിർമ്മാതാക്കളായ കൊച്ചി റിഫൈനറിയോടും സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ഇപ്പോൾ തുടർച്ചയായ ഉത്പാദനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

(ഇ) സെമിഡെൻസ് ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റിംഗ് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആദ്യ ഘട്ടമെന്ന നിലയിൽ തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി റോഡുകളിൽ തെരഞ്ഞെടുത്ത ഭാഗങ്ങളിൽ പണി നടത്തിവരുന്നു. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ ചില റോഡു ഭാഗങ്ങളിൽ പണി ചെയ്തു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ദേശീയ പാതകളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ സെമിഡെൻസ് ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റ് ഉപയോഗിച്ചു വരുന്നുണ്ട്. ഉപരിതല ഗതാഗതവകുപ്പിന്റെ ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് റൂ റൈഡിംഗ് കാളിറ്റി പദ്ധതിയിൽ ഇപ്പോൾ സെമിഡെൻസ് ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റ് ഉപരിതലത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്.

(എഫ്) ഇപ്പോഴില്ല.

(ജി) മിക്കവാറും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിലെ കുഴികൾ അടച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവശേഷിക്കുന്ന റോഡുകളിലെ കുഴികളും അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി എടുത്തുവരുന്നുണ്ട്. ദേശീയ പാതകളിൽ ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പ് അനുവദിക്കുന്ന സാധാരണ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുള്ള തുക ഉപയോഗിച്ച് കുഴിയടച്ച് ഉപരിതലം ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്ന ജോലികൾ ചെയ്തുവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ജി.സുധാകരൻ : ഒരു കിലോമീറ്റർ സാധാരണ റോഡ്, ടാർ ചെയ്യുന്നതിനും റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതിനും വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവിലുള്ള വ്യത്യാസം എത്രയാണെന്നും വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് : റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗിന് ഏകദേശം 20 ശതമാനം ചെലവ് വർദ്ധിക്കും. ചെലവ് 20 ശതമാനം വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ റോഡിന്റെ ആയുസ്സും ടാറിംഗിന്റെ ആയുസ്സും ഇരട്ടി വർദ്ധിക്കുമെന്നാണ് അനുഭവത്തിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാകുന്നത്. റൈഡിംഗിന്റെ കാളിറ്റിയിലും 35 ശതമാനം ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് കാണുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ജി.സുധാകരൻ : ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുകയും പുനർനിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്തത് ഒരു

റെക്കാർഡാണ് എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണെങ്കിലും നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾ പലതും പരമ്പരാഗതമായ ചീതി തുടർന്നുകൊണ്ട് വളരെ വേഗംതന്നെ കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുന്നു. സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യം ഒരു പൗരന്റെ ഏറ്റവും മൗലികമായ സ്വാതന്ത്ര്യമാണ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് കേടുപാടുകൾ ഉണ്ടാകുന്ന ഉടൻതന്നെ അത് സമഗ്രമായി പരിഹരിക്കുന്നതിന് നല്ല സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കി വജനാവിന് ലഭ്യവും റോഡുകൾക്ക് സുരക്ഷിതത്വവും ഡ്യൂറേഷനും ഉണ്ടാകുന്നതിനെപ്പറ്റി ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് ഞാൻ ഈ വകുപ്പിന്റെ ചാർജ് എടുത്തശേഷം ഏറ്റവും ആദ്യമായി ആലോചിച്ചത് അതുതന്നെയാണ്. സാധാരണ ഇന്നു നടക്കുന്ന ടാറിംഗ് കൊണ്ടോ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ കൊണ്ടോ റോഡ് നികത്താൻ കഴിയുകയില്ല. മൂന്നു നാലു ടൺ ഭാരം കയറ്റുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇരുപതു മൂപ്പതും ടൺ ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങളാണ് ഓടുന്നത്. ഇത്രയും ഭാരം താങ്ങാനുള്ള കരുത്ത് ഈ റോഡുകൾക്ക് ഇല്ല. കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ എങ്ങനെ മഴക്കാലത്ത് പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞു എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് അടിസ്ഥാനപരമായി പഠനം നടത്തി. 9000 കിലോമീറ്ററിനെപ്പറ്റി പഠനം നടത്തിയതിൽ 2800 കിലോമീറ്റർ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകളും ഇന്നുള്ള നില മാറ്റി റീ കൺസ്ട്രക്ട് ചെയ്യണമെന്നു പറഞ്ഞു. നിലവിലുള്ളതിന്റെ നാലടി ഭാഗം മണ്ണ് മാറ്റി നാലടിയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് പണിതുവരികയാണ്. കായംകുളത്ത് ഇപ്പോൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് മൂന്നു കോടി രൂപ ചെലവാകും. ഏതു പ്രധാനപ്പെട്ട വർക്കും പതിനെട്ട് മാസത്തിൽ കുറച്ച് തീരുകയില്ല. മഴക്കാലത്ത് കുറച്ച് അസൗകര്യങ്ങളുണ്ടാകും. ഏകദേശം 4500 കിലോമീറ്റർ റോഡിലൂടെയാണ് 80 ശതമാനം വാഹനങ്ങളും ഓടുന്നത്. ഇത്രയും റോഡ് നന്നാക്കിയാലേ പ്രശ്നം തീരുകയുള്ളൂ. അതിനുള്ള ബൃഹത്തായ പദ്ധതിക്ക് രൂപം കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. 1800 കിലോമീറ്റർ റോഡ് നന്നാക്കാൻ ലോകബാങ്കിന് രണ്ടുകൊല്ലം മുമ്പ് സമർപ്പിച്ച പദ്ധതിക്ക് ഒരു മാസം മുമ്പ് അംഗീകാരം കിട്ടി. 2100 കോടി രൂപയുടെ ലോകബാങ്ക് സഹായം ഇൻഡ്യയിലെ രണ്ടു സംസ്ഥാനങ്ങളായ കർണ്ണാടകത്തിനും കേരളത്തിനും മാണ് അനുവദിച്ചു കിട്ടിയത്. ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്ക് ഇൻഡ്യയിലെ മൂന്നു സംസ്ഥാനങ്ങളെ റെറെഞ്ഞെടുത്തതിൽ ഒരു സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. അവർ അനുവദിച്ച നാലായിരംകോടി രൂപയിൽ 1500 കോടി രൂപ റോഡിനുവേണ്ടിയുള്ളതാണ്. മുഖ്യമന്ത്രിയും ഞാനും മലേഷ്യയിൽ പോയി ചർച്ച ചെയ്ത മലേഷ്യയിലെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രി ഈ മാസം 27-ാം തീയതി ഇവിടെ ചർച്ചക്ക് വരികയാണ്. ഹൈവേയ്ക്ക് ഏറ്റവും ഭംഗിയായി ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രദേശമാണ് മലേഷ്യ. അവിടെ നോർത്ത് സൗത്ത് എക്സ്പ്രസ്സ് വന്നതോടുകൂടി മലേഷ്യ വികസനം ഇരട്ടി വേഗത്തിലായി എന്നാണ് അവർ അവകാശപ്പെടുന്നത്. മൂന്നുകൊല്ലം മുമ്പുതന്നെ അത്തരത്തിലുള്ള പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ ആദ്യ സെക്ഷന്റെ ഡീറ്റെയിൽസ് എൻജിനീയറിംഗ്. പഠനം പൂർപ്പായ്ക-കുന്നമംഗലത്ത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലും ഫാസർകോട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ 600 കിലോമീറ്റർ നോർത്ത് സൗത്ത് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മിച്ചാൽ കേരളത്തിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അവസാനിക്കും. ഇത്തരത്തിൽ ബൃഹത്തായ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുകയും 5000 കോടി രൂപയുടെ ഫണ്ട് അടുത്ത 5 കൊല്ലം കൊണ്ട് ഉപയോഗിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെ റോഡ് നന്നാക്കിയാൽ പൊട്ടിപ്പൊളിയുകയില്ല. കർശന

മായ രീതി പാലിച്ച് അഴിമതിയില്ലാതെ ഭംഗിയായി ചെയ്യാൻ വലിയ കമ്പനികൾ കേരളത്തിലേക്ക് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിനുവേണ്ടി ടെണ്ടർ വിളിച്ചപ്പോൾ കേരളത്തിലെ പ്രവർത്തനം ഏറ്റെടുക്കാൻ വേണ്ടി ഇൻഡ്യയിലെ 10-12 പ്രമുഖ കമ്പനികൾ രംഗത്ത് വന്നിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി.കെ. രാജേന്ദ്രൻ : സർ, റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് പൂർണ്ണമായും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഉൽപാദിപ്പിക്കുന്ന എത്ര ശതമാനം റബ്ബർ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് : റബ്ബർ മോഡിഫൈഡ് ബിറ്റുമിൻ എന്നാണ് ഇതിന് പേരു കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. റബ്ബറിന്റെ ഉപയോഗം 3 മുതൽ 5 ശതമാനം വരെയേ വരുകയുള്ളൂ. ഇത്തരത്തിൽ വരുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ പരമാവധി ഒരുലക്ഷം ടൺ ബിറ്റുമിനാണ് ഒരു വർഷം ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ മാത്രമല്ല, ഇൻഡ്യ മുഴുവൻ റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡ് ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് കഴിഞ്ഞ ജൂൺ മാസത്തിൽ കൂടിയ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രിമാരുടെ യോഗത്തിൽ ഞാൻ ഉന്നയിച്ചു. മറുപടി പ്രസംഗത്തിൽ കേന്ദ്ര പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മന്ത്രി അതിന് നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞു. റോഡിന്റെ ലൈഫും ഇരട്ടിക്കും. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ റബ്ബറിന്റെ നല്ലൊരു ശതമാനം ഇതിനുവേണ്ടി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയും.

ശ്രീ. സി.കെ.രാജേന്ദ്രൻ : തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ തയ്യാറായാൽ അവർക്ക് സാങ്കേതിക സഹായങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ എന്തെല്ലാം സഹായങ്ങളാണ് ചെയ്തു കൊടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് : തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ഇപ്പോൾ പ്രത്യേക എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിംഗുണ്ട്. വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള ടെക്നോളജിയൊന്നും ഇതിനകത്തില്ല. കോട്ടയം കുമിളി ഭാഗത്ത് 5 കി.മീ. റോഡും കോട്ടയം ടൗണിന്റെ മദ്ധ്യഭാഗത്ത് തിരുനക്കരനിന്ന് ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡും റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗ് നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. രണ്ടുവർഷമായി ഒരു പോറൽപോലുമില്ല.

ശ്രീ. പി.സി.ജോർജ്ജ് : ഇതുസംബന്ധിച്ചു പറയുമ്പോൾ എത്രത്തോളം റബ്ബർ ചെലവഴിക്കപ്പെടുമെന്നുകൂടി ചിന്തിച്ചുപോകുകയാണ്. റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ടാറിംഗിൽ എത്ര ശതമാനം ലാറ്റക്സ് ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്, എത്ര ടൺ ലാറ്റക്സ് എടുക്കാനുള്ള സംവിധാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട് എന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് : തിളയ്ക്കുന്ന ടാറിലേയ്ക്കു കുറെക്കൂടി റബ്ബർ പാൽ ഒഴിക്കുകയാണ് ആദ്യം ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നത്. പിന്നീട് കൊച്ചിൻ ഓയിൽ റിഫൈനറി ചെയർമാൻ മി. കുമാറുമായി നടത്തിയ നിരന്തരമായ ചർച്ചയെത്തുടർന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇതിനുള്ള മെഷിനറി ഉണ്ടാക്കാനുള്ള അനുവാദം നൽകി. ഒരു വർഷം 15000 ടൺ ഉണ്ടാക്കാനുള്ള മെഷിനറിയാണ് ഇപ്പോൾ റിഫൈനറിയിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ കപ്പാസിറ്റി ഇനിയും വർദ്ധിപ്പിക്കാം. കൂടാതെ മറ്റ് റിഫൈനറികളും ഇതിലേയ്ക്കായി രംഗത്തു വരുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. ഒരു ലക്ഷം ടൺ ടാറിൽ 5000 ടൺ റബ്ബറാണ് ചേർക്കുന്നത്. ഇൻഡ്യയിൽ മൊത്തത്തിൽ നടപ്പാക്കിയാൽ കേരളത്തിലെ റബ്ബറിന്റെ നല്ലൊരു ഭാഗം സെയിലാകും.

ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ്ജ് : ഇതുമൂലം റോഡിന്റെ ആയുസ്സ് 35% കണ്ട് വർദ്ധിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇൻഡ്യയിലെ മുഴുവൻ റോഡുകളും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാനുള്ള ചർച്ചകൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി നടത്തി അനുകൂലമായ തീരുമാനം എടുപ്പിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കഴിഞ്ഞ ജൂൺ മാസത്തിൽ ഡൽഹിയിൽ ചേർന്ന കോൺഫറൻസിലും ഈ കാര്യം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. രാജ് ദാസ് സിംഗ് ആയിരുന്നു സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രി. അദ്ദേഹം ആ യോഗത്തിൽ പറഞ്ഞത് സെൻസൽ റോഡ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് നടത്തിയ പരീക്ഷണങ്ങളിൽ റോഡിന്റെ ആയുസ്സും റൈഡിംഗ് ക്വാളിറ്റിയും വർദ്ധിക്കുമെന്ന് തെളിഞ്ഞിരിക്കുന്നുവെന്നും അതുകൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേകളിലും സംസ്ഥാനങ്ങളിലും റബ്ബറൈസ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിക്കാനുള്ള വ്യക്തമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നുവെന്നുമാണ്.

ശ്രീ. എം.വി. ജോർജ്ജ് : റബ്ബറൈസ് റോഡ് വ്യാപകമാക്കുന്നത് നല്ലതാണ്. ലോകബാങ്കിന്റെ ധനസഹായത്തോടുകൂടിയുള്ള റോഡ് വിപുലീകരണ പദ്ധതിയിൽ ഇത്തരത്തിൽ റബ്ബറൈസ് റോഡ് ആയിട്ടാണോ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്? എങ്കിൽ ഇതിനാവശ്യമായിട്ടു വരുന്ന ബിറ്റുമിൻ എത്രയെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ? അത് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : നമ്മുടെ നിരന്തരമായ പരിശ്രമമൂലമാണ് ഇതിനുള്ള മെഷിനറി സ്ഥാപിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. അത് വിജയകരമാണെന്ന് തെളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇന്ത്യത് എക്സ്പാൻഡ് ചെയ്യാം. റബ്ബറൈസ് ബിറ്റുമിൻ സംസ്ഥാനത്തെ ഓഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാനാണ് മരാമത്തുവകുപ്പ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ലോകബാങ്കിന്റെ ധനസഹായത്തോടുകൂടിയുള്ള റോഡ് വിപുലീകരണപദ്ധതിയിൽ ഇതുപയോഗിക്കുന്ന കാര്യം ഡീറ്റെയിൽഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യശേഷമേ പറയാൻ കഴിയൂ. ഇതുപയോഗിക്കുന്നത് ഗുണകരമായിരിക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : നമ്മുടേതുപോലെ ജനസാന്ദ്രത കൂടുതലുള്ള സംസ്ഥാനത്തു പുതിയ റോഡു നിർമ്മാണം ഇനി ദുഷ്കരമാണ്. അതുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതയുടെയോ റെയിൽ പാതയുടെയോ മുകളിൽ റോഡു പണിയാക്കുന്ന ഗൗരവമായ പഠനങ്ങൾ വല്ലതും നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ആദ്യപടിയിൽ നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുകതന്നെയാണ് ലക്ഷ്യം. ഇൻഡ്യയിൽ പുതിയ ദേശീയ പാത നിലവിൽ വരികയാണ്. ബോംബെ-ഡൽഹി-കൽക്കട്ട-ചെന്നൈ-ബാംഗ്ലൂർ-ബോംബെ പാത അഞ്ചുവർഷംകൊണ്ട് പണിപൂർത്തീകരിക്കാനാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. 50,000 കോടി രൂപയാണ് ഇതിനുവേണ്ടി മുടക്കുന്നത്. ഇതിൽ കോളത്തേക്കുടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് നാം ഒറ്റക്കെട്ടായി ആവശ്യപ്പെടണം. കേരളത്തിന്റെ പടിഞ്ഞാറേതീരത്തു കൂടിപ്പോകുന്ന 600 കി.മീ.വരുന്ന നാഷണൽ ഹൈവേ നാലുവരിപ്പാതയാക്കണം. ഇപ്പോൾ ആകെ ചെയ്തിരിക്കുന്നത് ആലപ്പുഴ മുതൽ ചേർത്തലവരെയാണ്. ഇതിനുവേണ്ടി മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ എല്ലാ എം.പി.മാരും കൂടെപ്പോയി നിവേദനം നൽകി. ഒറ്റക്കെട്ടായി ശബ്ദമുയർത്തിയാലേ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെക്കൊണ്ട് അംഗീകരിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കൂ. പ്രധാനപ്പെട്ട സ്ഥലത്ത് ബൈപാസ് വേണ്ടി 1185/2010.

വരും. മറ്റൊരു പ്രൊപ്പോസലാണ് നോർത്ത്-സൗത്ത് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ. അതിനാവശ്യമായ പൊതുജനാഭിപ്രായം സംസ്ഥാനത്ത് വളർത്തിയെടുക്കണം. ഇത് നിലവിൽ വന്നാൽ കാസർകോട്-തിരുവനന്തപുരം 17 മണിക്കൂർ എന്നത് 6 മണിക്കൂറായി ചുരുങ്ങും. മലേഷ്യയിൽ പോയപ്പോൾ മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് നേരിട്ട് ബോധ്യം വന്നതാണ്. നോർത്ത്-സൗത്ത് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയാണ് മലേഷ്യയുടെ വികസനത്തിന് അടിസ്ഥാനമായി നിൽക്കുന്നത്. റോഡ് വികസനത്തിൽ ജനങ്ങളുടെ പുനരധിവാസവും നഷ്ടപരിഹാരം നൽകലും അനിവാര്യമാണ്.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : കേന്ദ്രമന്ത്രി നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ റബ്ബി റൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് ഉറപ്പ് നൽകിയതായി പറഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ ദിവസം അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത് വിദേശത്തുനിന്നും ഉപയോഗശൂന്യമായ ടയർ പൊടിച്ച് ബിറ്റുമിൻ ടാറുണ്ടാക്കി ഇൻഡ്യക്കുതെ് ഇറക്കുമതി ചെയ്യാൻ പോകുന്നുവെന്നാണ്. ഉദ് ഗൗരവമായെടുത്ത് ഈ നീക്കം തടയുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് : ഇങ്ങനെ ചില വാർത്തകൾ വന്നിരുന്നു. നമ്മുടെ നാചറൽ റബ്ബർതന്നെ ഉപയോഗിക്കണമെന്നും ഇതിൽ ഇറക്കുമതി പാടില്ലെന്നുമുള്ള ശക്തമായ നിലപാട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു).

(ii) രേഖാമൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

(1) നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ ഉത്തരങ്ങൾ

കൊല്ലം-തേനി നാഷണൽ ഹൈവേ

4 (*94) **ശ്രീ.പി.കെ. അബ്ദുറബ്ബ് :**

ശ്രീ.ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള :

ശ്രീ.സി.ടി.അഹമ്മദ് അലി : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) നിർദ്ദിഷ്ട കൊല്ലം-തേനി നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ റൂട്ട് നിശ്ചയിച്ച് സംസ്ഥാനത്തെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) എങ്കിൽ വിശദാംശം വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇതിനായി നിർദ്ദേശിച്ച റൂട്ട് ഏതാണ്;

(ഡി) എം.സി. റോഡിന്റെ കൊട്ടാരക്കര-കോട്ടയം ഭാഗം നിർദ്ദിഷ്ട ഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നോ;

(ഇ) ഈ ആവശ്യം അംഗീകരിച്ചാൽ എം.സി. റോഡ് മൊത്തത്തിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ ആക്കണമെന്ന ആവശ്യം അംഗീകരിക്കാൻ തടസ്സം വരുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പു മന്ത്രി (**ശ്രീ.പി.ജെ.ജോസഫ്**) :